

# VÁROSRENDEZÉS ÚJVIDÉKEN A 20. SZÁZAD ELEJÉN\*

LOVRA ÉVA

PhD, építészmérnök, MSc okl. építőmérnök és várostervező, vendégkutató.

Szlovák Tudományos Akadémia Szerkezetek és Építészet Intézete. Ústav stavebníctva a architektúry  
Slovenská Akadémia, Vied Dúbravská c. 9, 845 03, Pozsony, Szlovákia. E-mail: lovra.eva@gmail.com

A 20. század első évtizede, pontosabban az 1900-tól 1912-ig tartó időszak Újvidék várostörténete és fejlődéstörténete szempontjából feltáratlan, s ebből adódóan számos történeti pontatlanságot generáló korszak. E rövid periódus azonban a modern várossá válás időszakának kezdete is, amely megteremtette az igényt a korszerű városszabályozásra és az infrastruktúra bevezetésére, és kihatott az Osztrák–Magyar Monarchia összeomlását követő városrendezési megoldásokra és fejlesztésre is. Az Újvidékkel foglalkozó szakirodalom eddig nem ismerte azokat a terveket, amelyek bemutatásra és elemzésre kerülnek, valamint az ismert adatokat félreértelmezte, s ennek alapján már több mint fél évszázada ugyanazok a pontatlanságok ismétlődnek. A munka a modern várossá válás történetét dolgozza fel: bemutatja és elemzi a Palóczy Antal és Szesztay László nevéhez fűződő, eddig ismeretlen terveket, továbbá egyéb archív anyagok és a korabeli sajtó által feltárja azt az időszakot, amely jelentősen kihatott a város fejlődéstörténetének következő fél évszázadára. Számos várostervezési megoldás szinte teljesen megegyezik az elődök elképzeléseivel, bár mindezt nem találunk konkrét utalást az 1920–1965 közötti időszakban. A tervek összehasonlítása és elemzése bizonyíték mindezt, és kijelenthetjük, hogy Újvidék modern szerkezetének tervét már a 20. század elején megrajzolták, azonban a megvalósítás mintegy fél évszázadot késett.

**Kulcsszavak:** városszabályozás, Újvidék, várostervezés, Osztrák–Magyar Monarchia, várostörténet

## 1. BEVEZETŐ – A VÁROSRENDEZÉS KEZDETEI A 19. SZÁZAD MÁSODIK FELÉBEN ÉS A MODERN VÁROSSÁ VÁLÁS IGÉNYEI

„A város rendetlenül vagyon ugyan építve, de azért szép házakat mutathatott, kiált a Duna-utca jeles kétemetű épületekkel, s gazdag boltokkal dicsekedhetett. Piacza négyszögletű s elég tágas, és kövezve van szinte mint a főbb utcák, mellyek azért meglehetősen sárosak. A péterváradai várral való közösülést a Dunán felállított hajóhíd tartja fenn” – írja Fényes Elek Újvidékről 1851-ben.<sup>1</sup>

Újvidék (Novi Sad, Szerbia) folyamatos fejlődése és az osztrák–magyar kiegyezés (Ausgleich 1867) által elindított progresszív urbanizáció ellenére is a város organikus terjeszkedett a tervezettség jelei nélkül. Az első kataszteri felmérést 1876-ban készítették,<sup>2</sup> amelynek eredményeként a m. k. Államnyomda 1880-ban kiadta Bács-

\*A kutatás a Szlovák Tudományos Akadémia Szerkezetek és Építészet Intézetének keretein belül készült, a kutatást, valamint a tanulmány elkészítését a NSP SAIA (ID 17516) és Nemzeti Fiatal Tehetségeiért Ösztöndíj (NTP-NFTÖ-16-0859 és NTP-NFTÖ-17-B-0528) támogatta.

<sup>1</sup> Fényes 1851. 241–242.

<sup>2</sup> Pušić 1987. 97.

Bodrog megye, Újvidék szabad királyi város kataszteri térképét,<sup>3</sup> amely az 1877-es állapotot mutatja. A mintegy huszonöt évvel ezelőtti leírásban foglaltak alig változtak, hiszen a Duna utca és a környéke mutat egyedül némi – tervezettségre utaló – rendszert. Azonban a város terjedését nem a szabályok határozták meg, hanem a természeti környezet, amely megakadályozta a Duna folyam melletti sánc vizenyős területének beépítését, azonban nem szabott gátat az észak-nyugat és észak-kelet felé való terjeszkedésnek. Az 1878-ban készült tervezet a városrendezésről szóló előírásokról még csak nagy vonalakban határozta meg a település fejlődési irányát, és gyakorlati alkalmazása még váratott magára, ugyanis az 1885-ből származó Újvidék szabad királyi város térképe<sup>4</sup> (*l. ábra*) – készítője Szauder József – még erős egyezést mutat az 1877-es állapottal. Az első komolyabb lépéseket, amelyek a modern városrendezés, városszabályozás és tervezett városbővítés felé terelték a várost, szintén Szauder József, városi főmérnök tette meg. Az 1897. május 26-án kihirdetett rendeletében<sup>5</sup> az építés engedélyeztetéséhez szükséges feltételeket határozta meg, miszerint akkor adható engedély, ha az adott épület tervvel rendelkezik, s az megfelel az általa rögzített előírásoknak. A rendelet többek között meghatározta a zónákon belül az épület léptékét, számozását, a falak színezését, azt, hogy a terv milyen méretezésben, hány példányban készüljön, a situációs terv a keresztmetszetek és az alaprajzok rajzolásának módját, azaz az adott terv tartalmát, amely alapján építési engedély adható.

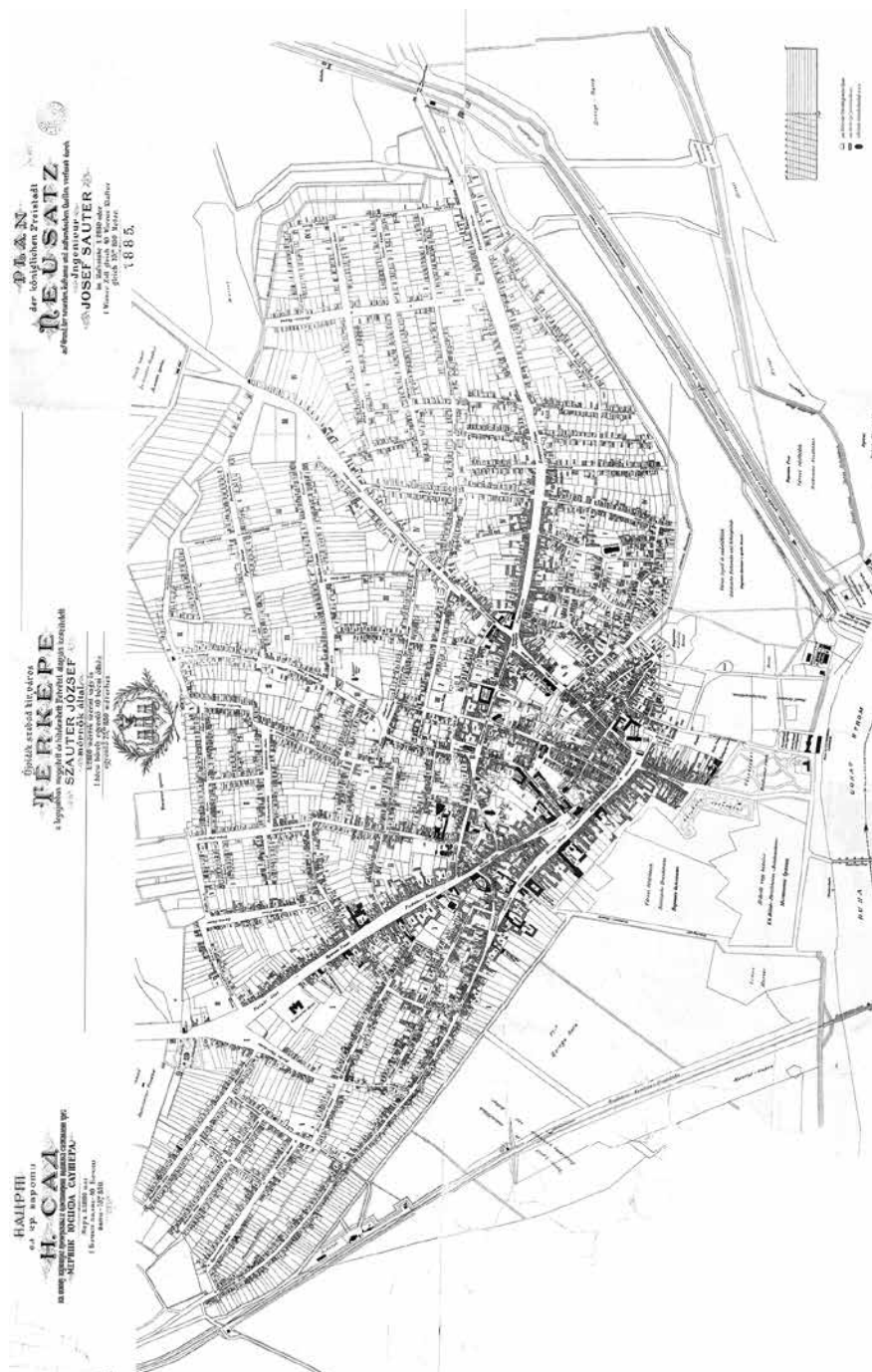
Az 1897-es rendelet csak részleteiben jelentett megoldást a városban jelentkező problémákra, amit a rendszer nélküli építkezések okoztak. A rövid távú, esztétikai „kármentés” reflektált a 19. század legnagyobb várostervezési problémáira, amely nemcsak Újvidéken, hanem az Osztrák–Magyar Monarchia más városaiban is jelen volt. Az egész várost átfogó rendezési terv nem készülhetett a városok pontos felmérése nélkül, s ez csak a 20. század elejétől vált egyre szélesebb körben gyakorlattá. Addig, s gyakran azután is a szabályozások csak kisebb területekre összpontosítottak, s ezek között a zónák között – a külön-külön tervezési folyamat során – gyakran elcsúszott a határ.

A 19. század második felének várostérképei és tervezési előírásai megfelelő alapot adtak azoknak a törekvéseknek, amelyek a várost a modern várossá válás útján indították el. A 20. század első évtizede már Újvidék modern várossá válásának első, rögzös időszaka, amelyik megteremtette az igényt a modern városszabályozásra és a korszerű infrastruktúra bevezetésére. A századfordulót megelőző évtizedek pontosan dokumentáltak és megfelelően kutattak, így ennek az időszaknak a története buktatók és félreértelmezések nélkül megismerhető. Azonban a várostörténet majdnem két évtizedet homály fedte, hiszen az 1900-tól 1912-ig tartó periódus egy feltáratlan időszaka Újvidék városrendezési törekvéseinek, amelyek az Osztrák–Magyar Monarchia összeomlását követő városrendezési megoldásokra is hatottak, hiszen azok szinte teljesen megegyeznek az elődök elképzeléseivel. Az 1920–1965 közötti

<sup>3</sup> Arhiv Vojvodine Novi Sad, F. 419 69-70-73-74-77.

<sup>4</sup> BMS Pg V 6. és Muzej Vojvodine – kiállítás.

<sup>5</sup> IAGNS F.1. 15073/1897.



**1. ábra.** 1885: Újvidék szabad királyi város térképe – készítője Szauder József (BMS Pg V 6. és Muzej Vojvodine – kiállítás)

városfejlesztési időszakban számos új szabályozási és városbővítési terv készült, s egyes városrészek szabályozása (sőt, teljes tömbtérkép), a téli kikötő kialakítása, a csatorna áthelyezése is megegyezik az eddig ismeretlen, 1910/1911 (1912)-ben készült városbővítési tervvel, amelynek készítői Palóczi Antal és Szesztay László voltak. Így leszögezhető, hogy a város modern fejlődése szempontjából ez az időszak az egyik legmeghatározóbb, s Újvidék modern szerkezetének tervét már a 20. század elején megrajzolták, azonban a megvalósítás mintegy fél évszázadot késett.

## 2. 1900-TŐL ÚJVIDÉK MODERN VÁROSSZABÁLYOZÁSÁNAK PÁLYÁZATAIG (1908)

### 2.1. GAZDASÁGI ÉS TÁRSADALMI VISZONYOK MINT A MODERN VÁROSSÁ VÁLÁS OKAI

Újvidék a történelmi Magyarország városai között a közepes méretűek közé tartozott (*1. táblázat*). Az 1848-as szabadságharc idején épületállománya nagy károkat szenvedett, valamint lakossága is megtizedelődött. A város területi kiterjedése alig változott az 1877-es és 1913-as statisztikai adatok alapján, a foghíjak beépítése és a lakossűrűség növelése vált a városépítők elsődleges feladatává, amelyre a korabeli irodalom, valamint az épületek számának növekedése és a területi kiterjedés stagnálása is utal. A 19. század közepétől a város a szerbek kulturális központja, ugyanis 1864-ban a „szerb Athénnek” is nevezett városba tette át székhelyét Budapestről az 1826-ban alapított Szerb Maticza (Szerb Matica). Épített környezetét a változatos etnikai és felekezeti összetétele<sup>6</sup> is meghatározza, hiszen „változatos tornyokban bővelkedő város, mely a hazánkban élő majdnem minden felekezetnek otthont adott”.<sup>7</sup>

Újvidék gazdasági fellendülése már a század végén érezhető volt, ugyanis lakosságának növekvő számát elsődlegesen a Monarchia területéről érkező kereskedő és vállalkozó családok betelepülésének köszönhetette. A földrajzi helyzetének köszönhe-

**1. táblázat.** A város fejlődése a statisztikák szerint  
(Kollerffy 1877; Jekelfalussy 1892; Magyar Szent Korona Országainak Helységnevtára)

Város	Év	Jogállás	Épületek száma	Lakosság	Terület (bécsi hold)
Újvidék (Neusatz)	1877	Szabad királyi város	2 706	19 119	27 199
Újvidék	1892	Szabad királyi város, törvényhatósági joggal	3 185	24 717	27 688
Újvidék	1913	Törvényhatósági joggal felruházott város	3 789	33 590	27 717

<sup>6</sup>A várost a nagyszámú szerb lakosság mellett magyarok, németek, zsidók, görögök és örmények lakták.

<sup>7</sup>Érdújhelyi–Marcekovich–Profuma (Borovszky 1908).

tően a városban elsősorban kereskedők és vállalkozók éltek, de a 20. század elején az ipar is fellendült, egyre több gyárat és feldolgozó üzemet nyitottak.

A nagyszabású városrendezési munkálatok azonban nem függenek szorosan össze a demográfiai változásokkal, ugyanis a lakosság száma csak lassan növekedett.<sup>8</sup> A gazdasági fellendülést közvetetten s a modern várossá válás igényét közvetlenül a politika és a személyes ambíciók teremtették meg. Erre utal a Borovszky-féle monográfia leírása is (1908): „Újvidék gazdasági föllendülése, közigazgatásának újjáfejlődése szoros kapcsolatban van az utóbbi években lezajlott országos politikai eseményekkel. A Fehérváry-kormányval szemben Újvidék szab. kir. város közönsége kíméletlen harcot folytatott. (...) ez a küzdelem eredményezte egyúttal azt, hogy a város kormányzásának élére Balla Aladár dr. főispán került, országgyűlési képviselőjévé pedig a város gróf Teleki Árvédet választotta; ennek a két férfiúnak köszönheti Újvidék szab. kir. város elsősorban a közigazgatás minden ágában való újjászületését és azt – a város közigazgatásának vezetésére nézve eléggé meg nem becsülhető – körülményt, hogy a törvényhatósági bizottságnak Tomics Jása vezérlete alatt álló radikális szerb tagjai, a függetlenségi érzelmű magyar bizottsági tagokkal együtt, úgynevezett városi párttá egyesültek, mely párt jelenleg is vezére: Balla Aladár dr. főispán vezetése alatt irányítja a város közérdekű ügyeit. Igaz, hogy a város közönsége sem zárkózott el attól, hogy a hol kellett, anyagi áldozatoktól se riadjon vissza; de ez is csak a vezérférfiak irányításának és befolyásának eredménye. Ez a város jelenét és jövőjét biztosító működés kiterjed a városi közigazgatás minden ágára és lehetővé fogja tenni, hogy Újvidék városa községi pótdórájának minden emelése nélkül, a legmodernebb kereskedelmi városok egyikévé váljék. Ez időtől kezdve nagyobb lendületet vett a város fejlődése minden téren, különösen, mert a város fejlesztése ügyében régen szunnyadozó tervek, a kivitel, a végrehajtás stádiumába léptek, mert a város képviselő-testülete túltette magát azon felfogáson, hogy a községi pótdórá tetemes felemelése nélkül, nagyobb beruházásokkal járó intézményeket alkotni nem lehet.”

A város iparfejlesztési politikája is sikeresnek bizonyult, hiszen többek között a pótdórámentesség következtében egyre több gyártelep alakult, s a meglévők terjedtek. „A város áldozatkészsége meg is termette gyümölcsét, mert a Limán dűlőben rövid néhány év alatt valóságos kis gyárnegyed támadt; (...) melyek sok száz munkásnak és munkásnőnek biztosítanak állandó alkalmazást. (...) Nem lehet ugyan elhallgatni azt, hogy a vasút és hajóközlekedés közelsége által e terület gyári célokra igen alkalmas, de a város összpolgárságának az érdekei, valamint az, hogy a Limán-mocsár lecsapolása után ezek a területek váltak a város legértékesebb telkeivé, továbbá, hogy a város természetes fejlődése csak e területek felhasználásával halad a maga természetes útján, arra bírták a város törvényhatósági bizottságát, hogy az újabb gyártelepeknek már a Duna alsó folyásán, a gázgyár és a selyemgyár közelében, az ú. n. négykrajczáros töltés és a Ferencz-csatorna között lecsapolt területet

<sup>8</sup>A konklúziót 70 város statisztikai adatainak vizsgálatával vontam le. (Példa: Zágráb lakosainak száma megnégyszereződött, Nagyváradon 1913-ban kétszer annyian éltek, mint 1877-ben.)

jelölje ki a jövőendő gyártelepek helyéül.<sup>9</sup> – Az 1908-ban kiadott monográfia körvonalazza azokat az elképzeléseket és fejlődési irányokat, amelyek megjelennek az 1908-as és az 1910/1911-es városterveken. Mindezek alapján leszögezhetjük, hogy a várostervek létrejöttére, valamint a város fejlődési irányának kijelölésére a gazdaság közvetlenül, valamint Balla főispán személye közvetetten hatott, amint az a későbbi fejlesztési döntésekből is kiderül.

## 2.2. A VÁROSEPÍTÉSI RENDELETEK ÉS A FELMERÜLŐ PROBLÉMÁK

1900. február 1-jén fogadták el Újvidék építkezési rendeletét és építészeti statútumát, *Bauordnung – Građevinski Statut za slob. kr. varoš Novi Sad*,<sup>10</sup> amely három nyelven (magyar, német, szerb) pontosan szabályozta az építkezéseket, az azokkal kapcsolatos tevékenységet és a bizottság munkáját, meghatározta, hogy mely épületeket kötelező utólagosan bejelenteni vagy lebontani, az engedélyeztetés lépéseit és az építés feltételeit. A városszabályozás kérdésében azonban a város zónákra való felosztása jelentős (VI. fejezet), ugyanis a meghatározott három zónában más-más beépítés engedélyezett, amely kihat az utcák vonalára is.

21§ 1. értelmében az első építési zónában csak a zárt sorú építési mód engedélyezett, s a meghatározott építési magasság maximum 60 m (emeletes vagy hasonló magasságú földszintes). Ehhez a zónához tartozik a város központi területe.<sup>11</sup>

2. A második építési zónában nincs meghatározott építési magasság, ehhez a területhez tartozik a központi zónát körülölelő körgyűrű a vasút vonaláig.

3. A harmadik építési zónába a város azon területei tartoznak, amelyeket eddig nem jelzett a statútum. Ebben a zónában szabadon, az egészségügyi és közbiztonsági előírások figyelembevételével mellett lehet építkezni.

A 12. fejezet tartalmazza a városrendezés szempontjából jelentős szabályokat, amelyek az utcák és utak szabályozására vonatkoznak. Az 58§ 1. kimondja, hogy a terek és utcák szabályozásának alapját az a városrendezési terv tartalmazza, amit meg kell a jövőben valósítani, viszont amíg a terv nem készül el, addig a következő rendelkezéseket kell betartani:

„a) Az új utcáknak és tereknek elegendő szélesnek és egyenesnek kell lenniük. b) A fő forgalommal rendelkező utcák legkevesebb 15,0 m, míg a másodrendű utcák legkevesebb 10,0 m szélességűek kell legyenek. c) A szabályozási vonalnak mindenhol egyenesen kell haladnia, amit két szomszédos utca sarkainak összekötésével kapunk, azonban ha a törések elkerülhetetlenek, akkor azokat nem szabad a homlok-

<sup>9</sup> Érdj helyi–Marcekovich–Profuma (Borovszky 1908).

<sup>10</sup> Szerbül: BMS III 7833; németül: IAGNS F.I.15162/1900.

<sup>11</sup> A rendelet szövegesen tartalmazza a terület lehatárolását, az utcák nevei által határozza meg azt. Az építési zónák lehatárolására az 1900-as évek legelején készült, Junker Károly-féle Újvidék szabad kir. város térképét (BMS Pg III 17) alkalmaztam, ugyanis ez a térkép még három nyelven jelöli az utcákat (német, magyar és szerb-cirill betűkkel). A térkép és a szöveg összehangolása nem járt teljes sikerrel, így az 1–2–3. zóna csak részben határozható meg pontosan. A zónákra úgy utalok, mint belső központ, külső központ és külterületek. (L. É.)

zaton elhelyezni, hanem csak a határoknál, a két szomszédos földterület között. d) Zsákutcákat (Sackgasse) nem lehet engedélyezni.”<sup>12</sup>

A rendelet említést tesz egy olyan városrendezési tervről, amit a jövőben meg kell valósítani, azonban a század első évtizedében Újvidék még mindig olyan problémákkal küzdött, amelyekre a történelmi Magyarország (1867–1918) más városaiban már részben sikerült megoldást találni.

1906-os programjában<sup>13</sup> dr. Balla Aladár főispán a vízvezetékhalózat és a csatornázás kiépítésének fontosságára hívja fel a figyelmet a mocsarak lecsapolása, a Duna-híd építése, a közterek parkosítása, valamint a közhasznú intézmények létesítése mellett. A város elkövetkező években kísérletet tett a Program teljesítésére, s részben sikerült is megvalósítani a célokat. A mocsarak lecsapolásának egyik oka a kolera megállítása, valamint ez a Duna folyam mellett helyezkedő vizenyős terület értékes építési területnek számított, amit nem tudott kihasználni a város. A volt védelmi sánc területe a Duna mellett „hasznavehetetlen terület” volt, ahol a tisztviselők egy telepet kívántak létesíteni, s ennek engedélyezését többször kérvényezték: „Arról van szó ugyanis tek. Városi Tanács, hogy a város közönsége holdanként 1600 kor. vételáron eladjon nekünk egy ez idő szerint hasznavehetetlen területet s engedje meg, hogy azon az általa meghatározandó szabályok és feltételek mellett építhesünk. Kérelmünket az állandó gazdasági bizottság, meghallgatásunk nélkül, elutasítandónak vélte az úttrendészet, csatornázás és világítással a városra háruló állítólag óriási méretű terhekre való tekintettel. És elutasítottunk. (...) Hogy pedig tervünk létesítése a közérdeket a mi magánérdeünkkel egyaránt szolgálja, tisztelettel utalunk arra, hogy mintegy 40 holdnyi területet kérünk, amely terület mocsaras volta miatt ez idő szerint a városnak nemcsak hasznát nem hajt, de a posványok terjesztette dögletes levegőjével mindannyiunk életét megkeseríti, szülő anyjává lesz az epidemiának s ezt bizonyítani sem kell, mert már mindnyájan átestünk és ismét át fogunk esni rajta.”<sup>14</sup> Az újvidéki nagyrét lecsapolásáról az *Újvidéki Híradó* ad hírt 1907. december 15-én, azonban a vizenyős területek teljes megszüntetése még évekig húzódott.

Tapavicza György 1907-ben kiadott *Újvidék szab. kir. város gazdasági programja* (Újvidék – Popovics M. testvérek-féle könyvnyomdájában, 1907) szintén a lakhatás problémájával foglalkozik, javasolja a város területének Dunáig való kiszélesítését (a mai Liman régiója) és lakások építését ezen a területen, amely részlegesen meg egyezik azzal a területtel, amelyet a tisztviselők szeretnének birtokba venni. Tapavicza lakhatási programja még az 1910-es években is aktuális volt, ugyanis több cikkében foglalkozott a lakhatás problémájával az *Újvidéki Napló*ban.

A *Zastava* c. napilap *Razvijanje Novog Sada* (Újvidék fejlődése)<sup>15</sup> címmel közölte Gojko Damjanov mérnök 1908. január 31-én írt jegyzetét. Írásában kihangsúlyozta, hogy a város kedvező földrajzi feltételeihez mérten nagyon keveset fejlődött

<sup>12</sup> Gradevinski Statut za slob. kr. varoš Novi Sad, 1900. 39 (eredeti nyelv: szerb).

<sup>13</sup> *Újvidék* 1906. 05. 17. XXXI. évf. 38. sz. 1–2. old.

<sup>14</sup> *Újvidék* 1906. 04. 05. XXXI. évf. 26. sz. 1–3. old.

<sup>15</sup> *Zastava* – Jutarnji list. 1908. 01. 22. 16. sz. 1–2. old.

1885 óta, s megmaradtak azok az infrastrukturális állapotok, nyitott kanálisok, egészségtelen lakások, sáros utcák, amelyek mintegy húsz évvel azelőtt jellemezték a várost. Azonban az ártézi fürdő, a kórházak építése, az utak burkolása szebbé, valamint a vizenyős területek lecsapolása egészségesebbé tenné a várost, ugyanis a lecsapolással a talajvíz szintje is csökkenne, s így a város értékes területeket is nyerne. Az elektromos vasút bevezetése megnövelné a város belső forgalmát, s egy új dunai híd pedig elérhetőbbé tenné a Duna két oldalán elterülő megyék városait (Bács és Szerémség). A legnagyobb anyagi terhet azonban az új vízvezetékek építése és a csatornázás jelentené, de amely nélkül elképzelhetetlen a város további fejlődése. A csatornázás kérdését több szempontból is elemezi, s leszögezi, hogy ennek hiánya nemcsak a város problémája, hanem emberéleteket is követel. Damjanovot ugyanazon év április 24-én Balla főispán a város műszaki hivatalának mérnökévé nevezte ki.<sup>16</sup>

A mérnök kijelölte az utat már az év elején, amely felvetésekre néhány hónapon belül közvetetten válasz is érkezett. 1908 az infrastruktúra fejlődése szempontjából is mérföldkö volt, ugyanis február 6-án megkötötte a város a szerződést a központi elektromos telep felépítését illetően, valamint döntöttek a villamos vasút építéséről is, amit 1911 szeptemberében adtak át. Májusban Orbán Ignác műszaki tanácsos határozatot készített a vízmű kiépítéséről, s előterjesztése szerint a tervek kidolgozásával a város mérnöki hivatalát bízta meg.<sup>17</sup>

### 3. MÉRFÖLDKŐ: A VÁROSSZABÁLYOZÁSI PÁLYÁZAT ÉS A VÁROS FELMÉRÉSE

Újvidék város szabályozásának tervpályázatát az 1908-at megelőző években írták ki, hiszen a *Művészet* c. folyóirat 1908. február 15-i számában megjelent közlemény szerint „Újvidék város szabályozásának tervpályázatán három egyenlő díjat nyertek a következők: Francsek Imre és Berceller Lipót, Paloczi Antal és Kopeczek György, továbbá Wälder József”.

Újvidék 1908. február keltezésű városszabályozási és városbővítési tervének<sup>18</sup> alapját egy 1900-ban kiadott részletes térkép képezi (2. ábra). A tervet Stössel (?) Rudolf főmérnök készítette és Orbán Ignác műszaki tanácsos ellenőrizte a pecsét és aláírások szerint. A főmérnök vezetékeve nem teljesen olvasható, s a névváltozatok nem vezettek egyértelmű egyezésre, azonban a korabeli sajtó (*Újvidéki Napló*, 1909) Stössel főmérnökként utal a városi mérnökhivatalban dolgozó mérnökre, ebből adódóan Stössel Rudolffként azonosítható be a terv készítője.

<sup>16</sup> Bács megye 1908. 05. 01. 18. sz.

<sup>17</sup> *Újvidéki Hírlap* 1908-as számai.

<sup>18</sup> IAGNS ZP Novi Sad 1900, 1908 – a terv Újvidék város levéltárában hibás leírással és jelzettel szerepel. A térkép beazonosítását e cikk szerzője végezte el. (L. É.)





**2. ábra.** 1908. február: Újvidék városszabályozási és városbővítési terve – készítője Stössel (?) Rudolf főmérnök, és a pecsét és az aláírások szerint Orbán Ignác műszaki tanácsos ellenőrizte (IAGNS ZP Novi Sad 1900, 1908)

Maga a terv és a tervpályázatról szóló hír arra utal, hogy város műszaki hivatala is készített egy városbővítési és városszabályozási tervet,<sup>19</sup> amely nem vett részt a pályázaton. A tervpályázat eredménye és a műszaki hivatal terve is ugyanahhoz a hónaphoz, februárhoz kötődik, így leszögezhető, hogy a terveket februárban hozták nyilvánosságra. A tervpályázat munkái nem maradtak fenn, azonban a Palóczy Antal által készített terv megoldásai az 1910/1911-ben készült hivatalos, s mindeddig ismeretlen városszabályozási és városbővítési terven is megfigyelhetők. A szabályozási terv másik szerzője Szesztay László, akinek városfelmérése megteremtette Újvidék modern városrendezésének tényleges alapját, azaz a város pontosan felmért és rajzolt térképét.

Az 1908-as Stössel-féle terv megoldásai között szerepel egy teljes és egy fél körgyűrű kialakítása, amelynek belső gyűrűje a Négy krajczáros töltéstől a vasút vonaláig terjed, s sugárútszerűen a Futtaki utca és a Kiszácsi utca vágja át. A belső sugárutat a Széchényi, a Szt. István és a Kisfaludi és Doszitej utca vonalán, ezeknek kiszélesítésével és összekötésével alakította ki, s ennek érdekében öt tömböt vágott keresztül, amelyeken kertek és épületek vannak. A külső gyűrűt a beépítetlen területeken tervezi, az út és a beépített területek között helyezkedik el a Vásár tér, amit a tervező felhasznál, s itt alakítja ki a zöld park és a fürdő területét (Ártézi fürdő).

A Stössel-féle tervben, azaz a műszaki hivatal tervében a külső körgyűrű és a város beépített területe között egy zöld sáv szerepel, amely a Ferencz-csatorna<sup>20</sup> mindkét partján folytatódik, s a városhoz közelebbi oldalán jelentősen keskenyebb. A Hídsánc, Örménygát, Városi földek, Faraktár és a csatorna városhoz közelebb eső oldalán új építési zónákat alakított ki, kísérletet téve a lakásprobléma megoldására (a térképen nem jelöli, hogy milyen csoportnak szánja a területet). A szőlőstelepek és a vasút szomszédságában a munkástelep építésére a városi kert, valamint az izraelita temető területét jelöli ki a terv. A villamostelep szintén a budapest–zimonyi vasútvonal és a versenypálya szomszédságában kap helyet. A terv figyelmet fordít a zöldterületek növelésére is. A Stössel-féle tervben számos kisebb park szerepel, a legnagyobb az a Fenyves liget, amit a görög katolikus temető és annak szomszédságában elterülő földeken terveztek. A tervben kísérletet tettek a tervezett sertéshizlalda és vásártér területének a csatornával való összekötésére, de a tervezett és meghosszabbított sínpálya utolsó néhány méterét nem sikerült összekötni. A terv többek között a következő utcák szabályozását, egyenesítését és szélesítését írja elő: Oláh, Temerini, Retek, Csenci, Laktanya, Kisfaludi, Híd, Gyík, Egér, Vukovics, Borz, Hold, Fapiacz, Zsák, Szücs, Duna, Atanackovics, Arany domb, Kenyér, Lázár, Búza, Telecski, Damjanics, Bethlen utcák.<sup>21</sup>

<sup>19</sup> IAGNS ZP Novi Sad 1900, 1908.

<sup>20</sup> A Duna–Tisza–Duna-csatorna 1870-ben befejezett szakaszát az uralkodó után Ferencz-csatornának nevezték el, másik elnevezése a Bácsi csatorna (Pallas Nagylexikon. Ferenc-csatorna címszó). A szakasz a város északkeleti-északi szélén található, amely a 20. század elején a város szélesebb központjának határát jelölte.

<sup>21</sup> A város utcáinak korabeli neveit alkalmazom, ugyanis ezeknek az utcáknak jelentős része ma már nem is létezik. A szabályozás mértékének bemutatása a cél, így a felsorolásból néhány jelentéktelenebb utca kimaradt.

A városfejlesztési pályázat sikerének s az 1908 februárjában bemutatott terveknek köszönhetően a városvezetés még ugyanazon év februárjában döntött a város felmérési munkálatainak szükségességéről, amely nélkül a városbővítés és városszabályozás sikertelen lenne.

„A város felmérése. Elsőrangú fontosságú továbbá a város közönségére és a város jövőendő célirányos fejlesztésére a város felmérése, melyet a város törvényhatósági bizottsága, 1908. évi február hó 6-án, 18./jkv./kig. 3010/1908. számú határozatával rendelt el. A mérnöki hivatal újjászervezése ellenére sem tudta e nagyobbszabású munkát elvégezni, miért is a város Szesztay Lászlót bízta meg a lejtmerésekkel és pedig a m. kir. belügyminiszter 121110/III/1908. számú rendelet értelmében módosított feltételek mellett, mely célra a törvényhatósági bizottság 50.000 koronát szavazott meg. A város-felmérési munkát már kezdetét vette és a vállalkozóval kötött feltételek értelmében, a munkát megkezdésétől számítandó másfél év alatt befejezendő. Összesen 1200 hektár terület kerül felmérés alá olyképen, hogy 600 hektár területről, a hol a háztömbök vannak, részlettérkép készítenő 1 : 500 arányban; a felmérendő terület többi részéről általános célokat szolgáló szelvénytérkép készítenő 1:1000 arányhoz. Nagyfontosságú munkát ez, mely, amennyiben egy évtizeddel előbb készült volna el, sok közérdekű intézmény lett volna már Újvidéken megvalósítható, melyeket eddig megvalósítani nem lehetett.”<sup>22</sup> A *Bácsmegye* 48. számának (1908. 11. 27.) 4. oldalán adja hírül, hogy „Újvidék város felmérését és térképezését Szesztay László budapesti műegyetemi magántanár vállalta el 48.000 koronáért. A munkát másfél év alatt köteles elvégezni.”

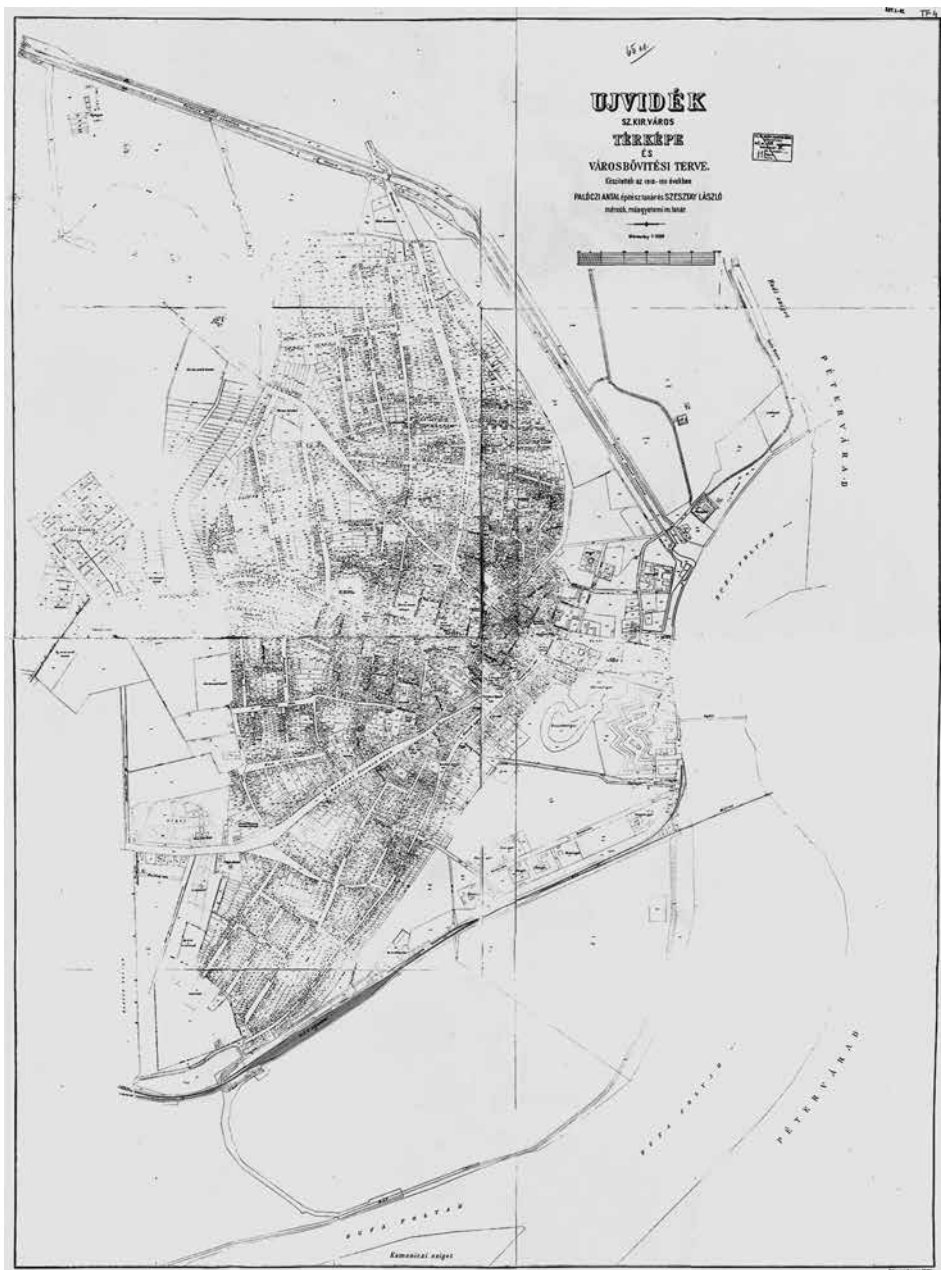
A felmérés eredménye az Újvidék sz. kir. város térképe és városbővítési terve<sup>23</sup> (3. ábra), amelynek szerzőjeként Palóczy Antalt és Szesztay Lászlót jelölik, azonban a kutatások és a Budapesti Műszaki Egyetem Urbanisztika Tanszékének Térképtárában lelt, jelzés nélküli térkép mutatja, hogy az 1910/1911 Újvidék sz. kir. város térképe és városbővítési terve, a KSH TF 0004 jelzetű térkép csak a terv alapját képezi. A nyomtatott alaptérkép, azaz a város pontos felmérésének szerzője Szesztay László. A feltevést bizonyítja, hogy a BME UT Térképtárban található, jelzés nélküli térkép alapja megegyezik az 1910/1911 Újvidék sz. kir. város térképe és városbővítési tervével (KSH TF 0004), de a színezés, a szabályozási vonalak, az új utak és tömbök, valamint a bővítés már Palóczy és Szesztay munkája (a térképről bővebben a következő fejezetben).

Már az 1900-as rendelet és építési statútum is kimondja a városrendezési terv készítésének szükségességét. Azonban a „(...) városszabályozáshoz mindenekelőtt pontos helyzetrajz és rétegterv szükséges, a tervezőnek pedig ismernie kell a város múltját, jelenét és sejtenie jövőjét, legyen egy személyben historikus, régész, nemzetgazdász és tapasztalt városrendező mérnök” – írja Laubner Gyula, Pozsony város főmérnöke 1905-ben.<sup>24</sup> Az alaptérképek elkészítéséhez lejt mérésre és háromszöge-

<sup>22</sup>Érdúj helyi–Marcekovich–Profuma (Borovszky 1908).

<sup>23</sup>Központi Statisztikai Hivatal (KSH) Könyvtár TF 0004.

<sup>24</sup>*Nyugatmagyarországi Híradó* 1905. szeptember 28. XVII. évf. 220. sz. 1–2. oldal. Nem véletlen, hogy Pozsony város főmérnökét idézem, ugyanis Palóczy Antal készítette a város szabályozási tervét, amelyben hasonló megoldásokat javasolt, mint az újvidéki tervben. Pozsonyban nem készült el a város pontos felmérése.



**3. ábra.** 1910/1911: Újvidék sz. kir. város térképe és városbővítési terve – készítő Szesztay László (KSH Könyvtár, TF 0004). A térképen szerepel Palóczy Antal neve is, azonban ezt az alaptérképet Szesztay készítette, csak a térképre rajzolt városbővítési tervet rajzolták ketten: Szesztay és Palóczy

lésre van szükség, mert csak ezek birtokában készülhet megbízható, részletes felmérés. A kataszteri felvétel alapján készült térképek nem elegendő pontosak ahhoz, hogy a város szabályozását segítségükkel meg lehessen valósítani. Pozsony város mérnöke szerint a kataszteri térképekre felrakott szabályozási terv ennél fogva inkább csak képnek tekinthető, amelynek megvalósításához a város modern alapon való felmérése okvetlenül szükséges. A kataszteri felvétel jórészt grafikus felvétel, s az általa készített térképek belső területen 1 : 1440, külsőn 1 : 2880 léptékkel készülnek – bécsi ölben, illetve négyzetölben. Esetleges lehetőségként az adott helyen felvételt, nagyobb léptékű rajzokat készítettek, s a napirenden levő szabályozást ezek alapján végezték el, ahogy ez a város teljes területére kiterjedő szabályozási térképek és részletes felmérések elkészülte előtti gyakorlat volt. A városszabályozás szempontjából a kataszteri térképek másik hiányossága, hogy nem rendelkeznek magassági adatokkal, ezek nélkül pedig változó területi morfológiával rendelkező város pontos városszabályozási térképének elkészítése lehetetlen. Az egységes városszabályozásnak azonban egységes, egymáshoz képest teljes precizitással megállapított pontokon kell alapulnia, s ez alkotja a városmérés feladatát.

Szesztay László,<sup>25</sup> műegyetemi magántanár a „*Városmérés rendszere és szabályairól*” című összefoglaló munkáját 1902-ben, a II. magyar országos technikus kongresszuson mutatta be. A munka mind elméletben, mind gyakorlatban foglalkozott a városok felmérésével és a bővítési tervek elkészítésével. Szesztay szorgalmazta a városméréseknél a méterrendszer bevezetését az addig követett ölrendszer helyett. A kongresszus Szesztay László ajánlatára határozatot hozott a hazai városmérésekre vonatkozóan, kötelezővé tették a legkisebb négyzetek módszere szerint való kiegyenlítés alkalmazását a közcélú trigonometrikus munkálatoknál, valamint a méterrendszer használatát. E cél elérése érdekében a kongresszus a Magyar Mérnök és Építész Egyesületet kérte fel, hogy városmérésre vonatkozó műszaki szabályzatot készítsen, amely a korabeli Magyarország városainak felméréseinél útmutatóként szolgál. Szesztay az 1909. évi magyar városok országos kongresszusán tartott előadásában hangsúlyozza a városszabályozás alapját képező városmérés fontosságát és nélkülözhetetlen voltát.

Szesztay tevékenysége Újvidéken megteremtette a korszerű városszabályozás és városbővítés alapjait, ahogy tette ezt Temesváron, ahol 1901 és 1903 között végzett felmérési munkát (1904-ben fejezte be<sup>26</sup>), majd részt vett az 1911-es városbővítési terv elkészítésében.<sup>27</sup> A folyamat a két város esetében hasonló, ahogy a jelentősebb várostervezési megoldások is (tehermentesítő gyűrű).

<sup>25</sup> Szesztay László jelentős mérnöki munkát végzett a városok felmérése és a városbővítések tervezése területén, többek között: Temesvár, Budapest – Újpest, Nyíregyháza, Újvidék, Gyergyószentmiklós, Besztercebánya, Zólyom, Albertfalva városfelmérési és bővítési terveinek készítésével.

<sup>26</sup> Temesvár és környéke. Mérték 1 : 20.000. Szesztay László felvétele alapján. Bpest, 1905. Állam-ny.

<sup>27</sup> Blau–Platzer 1999. 154.

#### 4. A TISZTVISELŐ TELEP ÉS AZ ÁLLANDÓ DUNA-HÍD

Újvidék mocsaras területeinek lecsapolása már 1907-ben megkezdődött, azonban az állandó Duna-híd igénye és helye kompromisszumokra kötelezte a várost: „A Lima víz lecsapolási ügyének tárgyalása során a kormány részéről a vársánc és az állandó híd iránti kérelem méltányos elbírálást nyert: a vársánc ellenszolgáltatás nélkül megy a város tulajdonában csak kaszányát kell építeni (Balla Aladár főispán).”<sup>28</sup> A tisztviselőtelep kiépítését már többször kérvényezték, s ügye már évek óta húzódott, kialakítását azokon a vízenyős területeken képzeltek el az ezt megelőző években, ahol 1908-ban a lecsapolást tervezték.

„Két telepet kértek a tisztviselők, az egyiket a Futtaki-út mentén, az ártézi-fürdővel és a parkkal szemben, a másikat pedig a lecsapolás után nyert Limán-dűlő területén. A város törvényhatósági bizottsága mind a kettőt engedélyezte. A Futtaki-út melletti tisztviselőtelepre vonatkozó közgyűlési határozatot már a belügyminiszter is jóváhagyta, azzal a kikötéssel, hogy az egyes telepeknek az egyes tisztviselők számára leendő átengedése külön-külön közgyűlési határozat mellett történjék és azok esetről esetre külön kormányhatósági jóváhagyás végett felterjesztendők lesznek. E tisztviselő-telepen az építkezés már meg is kezdődött. A Limán-dűlői tisztviselő-telepet – igen értékes területen – a törvényhatósági bizottság szintén engedélyezte, azonban tekintettel a városra is áramolható terhes kötelezettségekre – mint utcarendezés, világítás, vízvezeték, csatornázás, rendőrségi szolgálat kiterjesztése stb., csak ama feltétel mellett, ha az alkotandó tisztviselő-telepre legalább 15 jelentkező akad, a kik a kikötött biztosítékot leteszik és tisztviselő-telep építésére kötelezik magukat.”<sup>29</sup>

Az *Újvidéki Híradó* 1908. március 23-án kiadott számának első oldalán tájékoztat arról, hogy „hallomásuk szerint” a műszaki hivatal a következő megoldást javasolta: „A tisztviselő telep két részre lenne felosztva, melyek közül az egyik a Futaki úton, az ártézi-fürdővel szemben, a szőlőtelep és a temető között épülne. A másik része pedig a Petőfi utca mögött, az Örménytöltéstől- a Széchenyi utcáig terjedő részen.”

A telep kiépítésére csak az 1920-as években került sor a Duna folyamhoz közelebb eső területeken. A tisztviselőtelep, azaz a Mali Liman kiépítését és tervezését a szerb szakirodalom<sup>30</sup> dr. Zielinszki Szilárd nevéhez köti, azonban ez téves megállapítás, amit újra és újra felhasználnak Újvidék építéstörténetének taglalásánál. Az 1910-es dátum s a tény, hogy Zielinszki nevéhez kötik a Mali Liman (a sánc és a Lima víz területe) tervezését, abból fakadhat, hogy 1909-ben kapott megbízást az állandó Duna-híd tervezésére, amit 1910. március 1-jéig be kellett mutatnia a város tanácsának.<sup>31</sup> A híd tervezéséhez még kapcsolódott a hídfők és a híd feljáróinak tervezése is, amely által a híd bekapcsolódott a város vérkeringésébe. A híd összekötötte Péterváradot és Újvidéket, és pontosan a Mali Liman területén található a tervezett

<sup>28</sup> *Újvidéki Hírlap* 1908. 02. 23. 8. sz. Új kaszánya Újvidéken.

<sup>29</sup> Borovszky 1908.

<sup>30</sup> Palić 1992.

<sup>31</sup> *Újvidéki Napló* 1909. 11. 21. 8. sz. 2. old.

feljáró. Zielinszki megbízását tárgyalások előzték meg 1908. június 10-én,<sup>32</sup> amit gróf Teleki Árvéd és Balla főispán vezetett. A tanácskozáson megegyezésre jutottak az állandó Duna-híd összes felmerülő kérdésével kapcsolatban. Ennek jelentősége többretű, ugyanis a tárgyaláson részt vett Szántó Albert min. o. tanácsos, dr. Zielinszki és az állandó hidbizottság: Klein Károly őrnagy, a pétervárad katonai építési osztály vezetője (a pétervárad leendő hídfő katonai területen helyezkedik el); dr. Adamovich István munkatárs; Endre Antal és Szlavits István szakértők, így nemcsak a műszaki kérdésekben, hanem a felmerült katonai és pénzügyi kérdésekben is döntésre jutottak. A feljárók tervezésének érdekében a hídsáncok, várművek felmérését s a Dunán át kapcsolatba hozását a várossal, valamint magát a tervezést a város mérnöki hivatala végzi a megbeszélés szerint, amit kiegészítenek a Szesztay-féle városfelmérés adataival.

## 5. A FEJLŐDÉS ÉVEI 1912-IG

### 5.1. 1910 – A LAKÁSVISZONYOK KÉRDÉSE

Újvidék város közmunkáira 10 millió koronát irányoztak elő az 1910. évben, amelyeket az állandó Duna-híd elkészítésére, az általános vízellátás és csatornázás kiépítésére fordítanak. A híd terveit dr. Zielinszki Szilárd, a vízvezetéki és csatornázási munkák terveit pedig Orbán Ignác műszaki tanácsos vezetésével a mérnöki hivatal készíti el Kajlinger Szilárd és Farkas Kálmán közreműködésével.<sup>33</sup> Ezen év júniusában adták hírül, hogy az egész várost behálózó villamos vonalat építenek Újvidéken. A villamosvasutat 1911. szeptember 30-án adták át, s ebben az időszakban a villamos a MÁV pályaudvar és a Hídsánc, valamint a Rákóczi út végén levő Óbecse–Újvidék–Titel helyi érdekű vasút átjárójától a Temerini utca végéig közlekedett.<sup>34</sup> Néhány jelentősebb építkezésre is sor került, amelyről 1910. július 17-én és 31-én az *Újvidéki Napló* is hírt adott. Adamovics Sándor az Erzsébet téren palotát építtet (építész: Spiegel Frigyes, Márkus Géza), valamint ekkor épül a Trandafil árvaház is, amit Tapavicza mérnök tervezett és Raichle Ferenc valósít meg.

Az építkezési és lakásvizonyok kérdése Újvidéken nem veszítette aktualitását, 1907-ben megjelent munkáját követően dr. Tapavicza György az *Újvidéki Napló* hasábjain így kezdi jegyzetét: „Egy város fejlődése mindig az építkezési viszonyoktól függ.”<sup>35</sup> Ez a városrendezés és a szabályozási terv szempontjából jelentős megállapítás, Tapavicza azonban gazdasági szempontból is vizsgálja a lakáshiány kérdését, s leszögezi, hogy a megfelelő lakások hiánya a munkaerő hiányát vonja maga után, és „a város vezetőségének, ha azt akarja, hogy Újvidékből város, nem pedig nagy kiterjedésű falú legyen (...), meg nem engedheti a városnak az eddigi perifériákon

<sup>32</sup> Bács megye 1908. 06. 19. 25. sz.

<sup>33</sup> *Újvidéki Hírlap* 1910. 01. 20. IV. évf. 8. sz.

<sup>34</sup> *Újvidéki Hírlap* 1911. 10. 15. 42. sz.

<sup>35</sup> *Újvidéki Napló* 1910. 10. 02. 39. sz. 1–2. old. Építkezési és lakásvizonyok.

túl való kiterjeszkedését (...), míg a város belterületén levő 70 holdas üres háztelkeknek legalább is 3/4 része teljesen ki nem épül. Hogy az említett és beépítésre váró terület mily tekintélyes részét képezi a város belterületének, fényesen igazolják az alábbi számok: 1) a város belterülete: 741 hold, 11 négyszögöl; 2) városi utcák és terek: 128 hold, 1108 négyszögöl; 3) beépítésre váró terület 70 hold. Mely utóbbi a város összterületnek 10%-át; az utak, terek és utcák levonása után a belterületnek, t.i. a 612 hold 503 négyszögölnyi területnek 11,4 százalékát teszi ki.”<sup>36</sup> „Ha a város úgy belrészein, mint külső periferián a helyes utcarendezés, járdalerakás, kövezet és egyéb közszükségletek által egyidejűleg rendezve lesz, ha így a város építkezése és továbbfejlesztése ilyen körülmények által eszközölteni fog, akkor a szegényebb módú polgárság helyt engedve a tehetősebbnek, a rendezett külső periferiákra fog menni és így módjában lesz a tehetősebbeknek azoknak helyén kényelmüknek megfelelően berendezkedni. Ez egy városnak természetes fejlődése, mert csak azáltal, hogy a város a belső körzetében épül és fejlődik, kis tőkével eszközölhető a városnak utcarendezési, kövezési, közvilágítási, csatornázási, vízvezeteki, tisztántartási, közegészségügyi, rendészeti és egyéb szükségletek, – nem pedig a városi periferiáknak a kiterjesztésével, plane akkor, ha arra absolute semmi szükség nincsen.”<sup>37</sup>

Tapavicza György összefoglalja azokat az elveket, amelyek motiválták Újvidék új városépítőit, Palóczi Antalt és Szesztay Lászlót. Annak ellenére, hogy a belváros dzsentrifikációja mint cél nem szerepel a tervezők fennmaradt programjában, a terjeszkedés iránya és a belvárosi területek beépítési sűrűségének növelése az 1910/1911-es tervben megmutatkozik. Azonban a terv, ellentétben Tapavicza értékelésével és tanácsával, a periferiával is foglalkozik, és külvárosi beépítendő területeket tervez. E területek által a Ferencz-csatorna és a Duna folyam közötti területen a város dél-nyugat, észak-kelet irányban fejlődne, és észak-nyugaton a tervezett tehermentesítő útig. A „Dunamenti város”<sup>38</sup> ötlete megvalósulni látszik a terveken. Az *Újvidéki Napló* októberi számában újra a Duna-part területének beépítését jelölik meg, mint a város „egyetlen” fejlődési irányát, amelynek kiépítése a helyes városi gazdasági politikát is szolgálja, hiszen a kihasználatlan és az infrastruktúrát is nélkülöző terület a majdani állandó Duna-híd újvidéki hídfőjének értékes területe.

## 5.2. 1911 – A PALÓCZI ÉS SZESZTAY-FÉLE VÁROSSZABÁLYOZÁSI ÉS VÁROSBŐVÍTÉSI TERV

Az *Újvidéki Napló* 1911. január 15-i számában<sup>39</sup> adja hírül: „Városunk szabályozási terve megérkezett, mely Palóczi és Szesztay világhírű műépítészek kezéből került ki. Ezen szabályozási terv vázlatának – mint alapul való elfogadása felett holnap fognak határozni a külön erre a célra egybehívott bizottság tagjai.”

<sup>36</sup> Uo.

<sup>37</sup> *Újvidéki Napló* 1910. 10. 09. 40. sz. 1. old. Telekspekuláció.

<sup>38</sup> *Újvidéki Napló* 1910. 10. 16. 41. sz. 1. old. A Dunamenti város.

<sup>39</sup> III. évf. 3. sz. 4. old.



A Palóczy Antal és Szesztay László által készített szabályozási terv Temesvár 1911-es szabályozási tervének készítési dinamikáját követi (készítője Szesztay László), azonban számos megoldását tekintve megegyezik Pozsony szabályozási tervével (készítője Palóczy Antal). Szesztay 1904-ben fejezte be Temesvár felmérését, így a városszabályozási terv alapja ez a pontos alaptérkép.<sup>40</sup> Szesztay László az 1910. év elejére végzett Újvidék felmérésével, s felmérési térképét az 1910/1911 városszabályozási és városbővítési térkép alapjaként<sup>41</sup> alkalmazták<sup>42</sup> (3. ábra). Az elkészült városterv (1910/1911),<sup>43</sup> valamint a tömbtérkép (1912)<sup>44</sup> Szesztay és Palóczy Antal közös munkája (4. ábra).

Temesvár és Pozsony városszabályozási terve is tartalmazza azokat a divatos városrendezési megoldásokat, amelyeket a 19. század végének vezető várostervező teoretikusai, mint Sitte, Wagner és Stübben, fogalmaztak meg. Ezek az elvek, valamint az általánosan elfogadott és alkalmazott városépítészeti megoldások, mint a főforgalmi pontokból induló sugárutak és a belső, reprezentatív és a külső, tehermentesítő körutak is megtalálhatóak a tervekben. A legszembetűnőbb egyezés a téli kikötő terve, amely Újvidék és Pozsony térképén is megtalálható, a másik hasonlóság a két terv között, hogy a végleges tervet és vázlatokat megelőzte az adott városok mérnökhivatalának terve, amelynek egyes megoldásait alkalmazta is a Palóczy-féle Pozsony terv<sup>45</sup> és a Palóczy–Szesztay-féle Újvidék-terv.

A Palóczy–Szesztay-féle Újvidék-terv első vázlata<sup>46</sup> összhangban áll az 1900-as építészeti rendelet szabályaival, ugyanis a terv új utcák nyitását, a szűk utcák szélesítését, zsákutcák kinyitását, valamint terek és parkok (kertek) kialakítását és fásítását irányozza elő. A szabálytalan utcák tengelyének kiegyenesítése a kövezés és a forgalom megkönnyítése miatt célszerű, valamint az utcai növényzet „a várost díszíti és főleg tisztítja, frissíti a levegőt, a hőséget csökkenti, árnyékot ad”.<sup>47</sup> A rendeletben meghatározott három építési zónában a beépítés jellegére vonatkozó szabályozást csak az első zóna esetében tartották be maradéktalanul, a második és harmadik zóna határai viszont jelentősen eltolódtak.

A Palóczy–Szesztay-féle városszabályozási terv vázlatát január 16-án minden valószínűség szerint elfogadták, viszont kötelezték a tervezőket a terv rövid határidőn belül történő kidolgozására. Erre utal az *Újvidéki Napló* februári cikke, amely *Újvidék fejlődése* címmel<sup>48</sup> jelent meg, és amelyben a népszaporulat eredményei

<sup>40</sup> Az előző fejezetek kitértek a pontos alaptérkép fontosságára, amely a városszabályozás szempontjából elengedhetetlen.

<sup>41</sup> Újvidék sz. kir. város térépe és városbővítési terve KSH Könyvtár, TF 0004.

<sup>42</sup> A 3., „Mérőföldkö: a városszabályozási pályázat és a város felmérése” című fejezetünk tartalmazza a térképek és tervek meghatározását. Az adott fejezet már tényként kezeli azokat a kutatási és bizonyítási eredményeket, amelyekről a 3. fejezetben szó esik.

<sup>43</sup> BME UT 1910/1911 jelzet nélkül.

<sup>44</sup> BME UT 1912 jelzet nélkül.

<sup>45</sup> Moravčíková–Lovra–Pastoreková 2017. 30–43.

<sup>46</sup> BME UT 1910/1911 jelzet nélkül.

<sup>47</sup> *Újvidéki Napló* 1911. 07. 30. 31. sz. 1–2. old. Újvidék szabályozása és bővítése.

<sup>48</sup> *Újvidéki Napló* 1911. 02. 12. 7. sz. 1. old.



**4. ábra.** 1912: Tömbtérkép – Ujvidék sz. kir. város térképe és városbővítési terve – készítő Szesztay László és Palóczy Antal (a vázlatot a szerző készítette három terv alapján: BME UT Térképtár 1910/1911 és 1912, valamint BMS Pg III 20)

mellett (34 000 fő) kitérnek arra, hogy a tíz év alatt produkált „17.<sup>3/5</sup>” %-os növekedés a város egyenletes fejlődésének következménye, és a fejlesztés (gyárváros létesítése, mocsarak lecsapolása, új kórház, ártézi fürdő, tisztviselőtelep, az utcák rendezése, számos nagyobb magánépítkezés) is hozzájárult ahhoz, hogy új családok költözzenek a városba. S a város infrastruktúrájának fejlesztése (villamos vasút, amit ugyanezen év szeptember végén adták át), az állandó Duna-híd, vízvezeték, gyárak építése és kiterjesztése (cukorgyár, nádfonógyár, azbesztgyár, műkögyár stb.) is ugyanezt idézik majd elő. A cikk írója megállapítja, hogy Újvidék fejlődése és a népszaporulat egymás függvényében létezik.

„Az új városszabályozási terv rövid idő alatt, részletesen kidolgozva megérkezik, melyben számos új alkotás van felvéve, utcák nyitása, terek, parkok, középületek helyeinek megjelölése, a Dunapart rendezése, ezzel kapcsolatosan a sáncok lebontása stb. melyek mind hozzájárulnak ahhoz, hogy városunkat naggyá tegyék és hogy a többi kulturvárossal egyforma niveaura jusson.”<sup>49</sup> A cikk a tisztviselőtelep már évek óta húzódó létesítésével is foglalkozik, s megállapítja, hogy „nagyszerű eszme volt” a város azon részén létesíteni, ahol addig mocsarak és szemétkerakó helyek voltak, s most már „külföldi városok mintájára villák, angolparkok létesültek, villamos közlekedéssel”.<sup>50</sup> A városból még ekkor is hiányzott egy kultúrpalota, melyben múzeum és városi könyvtár is helyet kapna, valamint egy tűzoltó laktanya, új városháza és városi színház. Ezek megvalósításával a városban megtalálhatóak lennének a szükséges intézmények – írja a cikk.

Az 1911. évben az 1908-ban kezdődött középítkezéseket folytatták, így ezen év júniusában tervezték a villamos közúti vasút befejezését és üzembe helyezését (tényleges üzembe helyezés szeptember vége), amellyel egyidejűleg több utca burkolását is tervezték. „A városi középítkezéseken kívül említést érdemel az új állami gimnázium és internátus építkezése, melynek megkezdése tavaszra remélhető. A magánépítkezések is élénknek ígérkeznek.”<sup>51</sup>

A városrendezési terv januárban való bemutatását követően feltehetően egy újabb, pontosított és részletesebb terv is készült, ami még mindig nem a végleges terv volt, ugyanis az „jóváhagyás előtt (...), közszemlére lesz kitéve és így alkalma lesz mindenkinek azt megláthatni, benne gyönyörködni és esetleges észrevételeit megtenni”.<sup>52</sup> A terv elkészítésének fő irányelvei „az esztétikai és egészségügyi kívánalmaknak megfelelőleg egy modern városépítési program készítése”,<sup>53</sup> amellyel biztosítják Újvidék harmonikus jövőbeni fejlődését.

A városszabályozási terv, mint ahogy azt a cikk szerzője is írja, „nagyreszt e hivat[al] [a város mérnöki hivatala] eszméi szerint dolgoztattak ki”,<sup>54</sup> így az 1908-as terv és a Palóczy–Szesztay-féle városszabályozási terv számos átfedést tartalmaz:

<sup>49</sup> Uo.

<sup>50</sup> Uo.

<sup>51</sup> *Újvidéki Napló* 1911. 03. 05. 10. sz. 3. old. Építkezések Újvidéken.

<sup>52</sup> *Újvidéki Napló* 1911. 07. 30. 31. sz. 1–2. old. Újvidék szabályozása és bővítése.

<sup>53</sup> Uo.

<sup>54</sup> Uo.

1. Az 1908-as Stössel-féle terv megoldásai között szerepel egy teljes és egy fél körgyűrű kialakítása, amelynek belső gyűrűje a Négy krajcáros töltéstől a vasút vonaláig terjedne, s sugárútszerűen a Futtaki utca és a Kiszácsi utca vágná át. A belső körutat a Széchényi, a Szt. István és a Kisfaludi és Doszitej utca vonalán, ezeknek kiszélesítésével és összekötésével alakította ki, s ennek érdekében öt tömböt vágott keresztül (kertek és épületek). A Palóczy–Szesztay-féle tervben is szerepel a belső körút, amely a Doszitej, Almási, Kisfaludi és Széchényi utcákat köti össze. A körgyűrű nem pontosan kör alakú, amely alakzat megteremtésére az 1908-as tervnél még figyeltek, azonban funkció szempontjából az utcák folyamatos gyűrűt alkotnak. Az utcák kiszélesítésével együtt a belső körút összesen tíz meglévő tömböt vág át, az út egy része kerteken és beépítetlen földterületeken halad keresztül.

2. Az adott terv a külső gyűrűt a beépítetlen területeken vezeti át, az út és a beépített területek között helyezkedik el, a fürdőt is ebben a zónában alakítja ki (Ártézi fürdő), azonban míg az 1908-as terven egy zöld gyűrű szerepel, addig a Palóczy- és Szesztay-terv elképzelése szerint ipari és mezőgazdasági zóna létesítendő ezen a területen.

3. Mindkét terv figyelmet fordított a zöldterületek növelésére is, számos parkot terveztek a várostervezők.

4. A szabályozandó és szélesítendő utcák között is számos egyezést találunk, mint például az előbb említett Doszitej, Kisfaludi, Széchényi és a Duna utca, valamint a Híd utca.

A város központi magjaként Palóczy és Szesztay azt a területet tekintik, amelyet a Kossuth Lajos, Széchényi, Szent István és ennek folytatásaként kiépítendő Doszitej és Almási utcák határolnak. Erről a területről kiindulva sugárirányban elhelyezve találunk olyan utakat, melyek közvetlenül összekötik a központot és a külterületet, ilyenek a II. Rákóczi Ferenc, Petőfi, Pirosi, Kiszácsi, Temerini és a Duna utcák, amelyek a szabályozás révén széles, főforgalmú utakká alakulnak, valamint a Ferenc József téren keresztülfutó tervezett új utca, amelynek funkciója szintén megegyezik a szabályozandó utcák új rendeltetésével (a júliusi leírásban megjelenik a sugárút jellegű új utca, azonban a januári térképen ezt az utcát megbontja a tér vonala, s a tér bal felső sarkába torkolló utca a tér jobb alsó sarkán kezdődő új utcán folytatódik, valamint jelentős szélesítés sem látható a januári vázlaton).

A fél évvel későbbi leírás már a pontosított terv ismeretében méltatja a szabályozás ezen részét, amely az 1911 januárjában bemutatott vázlatához képest csak kevésbé tér el. A vázlaton a Ferenc József tér és az új hídhöz vezető út nincs közvetlenül összekötve: „a Ferenc József térről az új Dunahídhöz vezető útról már előre is az elragadtatás hangján beszélhetünk, mert elvitázhatatlan dolog, hogy Újvidék a Duna felé fejlődhetik legjobban, mert egyrészt ezen területek jórészt a város tulajdonát képezik és a hídsáncok megváltásával e terület teljes tulajdonosa lesz, másrészt a szabályozási terv szerint a Dunapart mellett elterülő részen tervezettek a legszebb parkok, középületek, kereskedelmi kikötő, összekötő vasút, vásártér, munkástelep stb. s így az ezen újonnan nyitandó úton fog a forgalom a központ és Dunapart között

legnagyobbrészt lebonyolíttatni. Ezen utca megnyitása céljából a város a Ferenc József téri Kron-féle és a szerb hitközség tulajdonát képező házat megveszi, lebontatja, az utcát megnyitja. Az új utca ezen részén a jobb- és bal oldalon 2 hatalmas bérházat létesít.”<sup>55</sup>

Az *Újvidéki Napló* júliusi leírásában a II. Rákóczi Ferenc útról mint sugárútról ír, amely „tekintve szélességét, fásítását, az idegenekre legnagyobb benyomást teszi”.<sup>56</sup> A város külterületei és a Ferenc József tér között futó út változó szélességű, szabálytalan tengelyirányú, amely a város központi magja irányában szűkül. A várostervezők nem tervezték az általuk meghatározott három építési zónát egybefogó út szélesítését. Összesen hat építési övezetet határoztak meg a színezés és a térkép jelmagyarázata alapján: I. zárt sorú beépítés, a város központi területei; II. zárt sorú beépítés, a szélesebb városközpont; III. félig zárt sorú beépítéssel; IV. nyílt, villaszerű beépítés, de idetartoznak még a zöldterületek is; V. gyárak, munkásházak; VI. mezőgazdasági épületek.

A kor városszabályozási törekvéseit, amelyeket a fővároson, Budapesten kívül kívántak megvalósítani, részben gátolták az anyagi lehetőségek, ugyanis csak ritkán fordult elő, hogy állami költségből fedeztek volna nagyobb városszabályozási beruházásokat. Központi segítséggel épült Budapest, valamint a nagyobb katasztrófák – mint a szegedi árvíz (1879) – utáni helyreállítást támogatta a monarchia. A kisajátítási törvény<sup>57</sup> kibővített változata, amely nélkül a városfejlesztés és városszabályozás nem lett volna lehetséges, 1881-ben lépett hatályba (1881. évi XLI. törvénycikk a kisajátításról). A törvény megszüntette Budapest különleges helyzetét, s tágabb körben tette lehetővé a kisajátításokat; míg az előző törvények alapján csak a főváros esetében lehetett középületek részére kisajátítást eszközölni, ez a gyakorlat az új törvény által kiterjedt az ország teljes területére, s ugyancsak kisajátítási jogcím alatt hivatkoztak más törvényekre is.

Az új utcák és belső körút nyitása, a sugárutak és a meglévő utak szélesítése nagy terheket ró Újvidékre, s a területeket kisajátítással kell megszereznie: „(...) kisajátítás lesz keresztülviendő a Doszitej, Almási, Kisfaludi és Széchényi utcákat összekötő körútnál (...). Nagyobb kisajátítások lesznek még keresztülviendők a Petőfi utcában és Mátyás király utca folytatása, illetve a II. Rákóczi Ferenc úttal való összekötetésnél, miután ezen utcákon bonyolódik le a vasútról jövő forgalom.”<sup>58</sup> A vasúti forgalom miatt a pályaudvar és indóház Hunyadi utcával való összekötése érdekében két új utcát terveztek, valamint a városi villamos telepet is közvetlenül összekapcsolták a két tömböt átvágó úttal, amivel a Petőfi és a Mátyás utcát kötötték össze.

A parkok és közterek kialakítása is szerepel mindhárom tervben (1908, 1911 január, 1911 júliusi leírás), amelyeket új terek nyitásával értek el, vagy felhasználták a

<sup>55</sup> *Újvidéki Napló* 1911. 07. 30. 31. sz. 1–2. old. Újvidék szabályozása és bővítése.

<sup>56</sup> Uo.

<sup>57</sup> Az első általános kisajátítási törvény 1868-ban lépett hatályba (1868: LV. törvénycikk a kisajátításról), és a kisajátításról Budapesten rendelkező törvény még ugyanabban az évben (1868: LVI. törvénycikk a kisajátításról Buda és Pest városok területén).

<sup>58</sup> *Újvidéki Napló* 1911. 07. 30. 31. sz. 1–2. old. Újvidék szabályozása és bővítése.

város beépítetlen területeit, valamint bővítették a már meglévő parkokat és kerteket. Az új terek és parkok nyitását, s ezáltal a sűrű tömbök hálózatának lazítását szintén a kisajátítás gyakorlatának alkalmazásával oldaná meg a város, s ezen intézkedések fontosságát így igazolja: „A parkírozások és fásítások különösen sürgősek hygiéniai szempontból, mert ezek a város tüdői a lakosság javára.”<sup>59</sup>

A tervek szerint a lebontandó védősánc egy részén tervezik a hídsáncot, és az állandó Duna-híd hídfője körüli területet monumentális épületekkel építik be. Az 1908-as tervben még egy egyszerű, téglalap alakú tér szerepel, ahonnan néhány út ágazik ki. Az 1911-es terv már egy magasabb esztétikai minőséget képvisel, amely figyelembe veszi Josef Stübben *Der Städtebau* (1890), a *Handbuch der Architektur* részeként kiadott, várostervezési kézikönyvét. A *Städtebau* 1907-es kiadását 1911-ben Adalbert Albrecht fordította le angolra (*City Building*). Az angol kiadás 82. oldalán Stübben a híd és az utcák kapcsolatával foglalkozik. A híd megközelítésének fajtáit, ezzel egyidejűleg az utakat is megkülönbözteti, mint a városközpontból egyenesen a folyóig vezető út, valamint mellékutak, amelyek a folyópart mellett vezetnek. A Palóczi–Szesztay-féle terven az első fajta dominál.

Palóczi a *Városok rendezése – Budapest viszonyainak egybevetésével* című, 1903-ban kiadott munkája a terekkel is foglalkozik, s az Újvidék esetében alkalmazott tér fajtája is beazonosítható: „b) Az egy tengely irányában symmetrikus tér: alakja félkör – egész a derékszögletes négyszögletig; ott, hol a forgalom egy főirány – egy főépület felé gravitál. Így pl. városi kapuk, hídfők, vasúti indóházak stb. előtt.”<sup>60</sup> A tér fajtájára példaként a következő tereket hozza fel Palóczi: Ernst August tér Hannoverben és Városi kaputér Strasbourgban. Az Ernst August tér Hannoverben Stübben eredeti, német nyelvű kiadványában a 340., az angol fordításban a 366. kép ábrázolt képe, míg a Városi kaputér Strasbourgban a 342/368. kép sematikus rajza. A tér fajtájának leírása is megtalálható Stübben kézikönyvében (108. old.), ugyanis Palóczi említett munkája szinte teljesen a Stübben-féle munka magyar fordítása, amit a kortársak nem vettek észre. Palóczit, mint jó teoretikust tartották számon, bár csak megfelelő ismeretekkel rendelkezett a várostervezés korabeli külföldi irodalmáról, és teljes mértékben átvette a szöveget és az ábrákat (plagizált).

Az újvidéki hídfő térmegoldása is a Stübben-féle elképzelést követi, miszerint a kiterjedt terület megköveteli annak felosztását és szigetek kialakítását, amely egyik részről a tér egészéről alkotott egységes képet zavarja, másrészről pedig a részletekben rejlő szépséget növeli, ugyanis ezek a szigetek növényzettel, szökőkutakkal, szobrokkal (stb.) ékesíthetők.<sup>61</sup> Az újvidéki megoldásnál a tervezők zölddel jelölték a szigeteket, feltételezhetően növényzetet terveztek.

A júliusi leírásban szereplő terv ismertetése alapján megállapítható, hogy a várostervezők egy részletesebb tervet mutattak be, mint a januári vázlat, amelyben csak a funkciók csoportjainak elhelyezését jelölték, ellentétben a leírással: „Felvétel még a szabályozási tervbe: piacok, játszóterek, középületek, ipar és gyártelepek, melyek-

<sup>59</sup> Uo.

<sup>60</sup> Palóczi 1903. 81–83.

<sup>61</sup> Stübben 1911. 108.

nek egészségügyi, esztétikai és közlekedés szempontjából igen célszerű helyek választottak és a forgalom lebonyolítása céljából vízi, vasúti és villamos közlekedéssel köttetnek össze. Kijelöltetett a nagy központi temető helye, mely a főforgalmú utakkal összhangban lévő, város tulajdonát képező helyen fekszik.”<sup>62</sup>

Az évek óta napirenden levő csatornázás is kiemelt szerepet kapott a tervben. A csatornázásra vonatkozó megoldások a városszabályozási terven nem láthatók, azonban a korabeli sajtó dokumentálta. Minden esetben a tervhez járult egy leírás, számos metszet és kiegészítő rajz is, amelyeket az újvidéki terv esetében nem sikerült fellelni. Az *Újvidéki Napló* hasábjain megjelent elemzés szerint: „Közegészségi és szépiaszemléti szempontból elhalaszthatatlanul szükséges a város csatornázása és vízvezetékekkel való ellátása. A már kész városi csatornázási tervek szerint a nyílt szenny és csapadék vízlevezetőcsatornák és folyókák a föld alá helyeztetnek, mert ezen helyek a ragályos betegség csirái, melyek a lakosság szaporodásának halálos ellenségei. – A város szabályozásával szoros összefüggésben van a vízvezeték létesítése, mely kihatással van a város iparára, kereskedelmére, gazdasági fejlődésére, tűzbiztonságára és a lakosság egészségére. A csatornázás és vízvezeték kérdése már oly előrehaladott stádiumban van, hogy csak igen rövid idő kérdése, annak teljes megvalósítása.”<sup>63</sup>

1911 szeptemberében szintén az *Újvidéki Napló* tudósít arról, hogy „a vízvezeték ügye immár megoldódott”, „Újvidéknek lesz vízvezetéke”.<sup>64</sup> A tényleges munkálatok is elkezdődhetnek, amelynek befejezése után az állandó Duna-híd a következő – írja a lap.

## 6. 1912 – A FEJLŐDÉSEL SZEMBEN TÁMASZTOTT ELVÁRÁSOK ÉS A VALÓSÁG

1912 januárjában a városok felmérése során dr. Demetrovics Vladimir, Újvidék polgármestere még reményekkel vázolja a folyó évben megvalósítandó terveket: „Az 1912. évben remélhetőleg megkezdjük a város általános vízellátásának és csatornázásának kiépítését, az Újvidék és Pétervárad között tervezett állandó Dunahíd építését. (...) Az 1912. évben kiépül négy gyár (...). Legnagyobb hiányát érezzük azoknak az intézményeknek, melyeknek – mint fent jelezve vannak – megvalósítását a jövő évben megkezdeni és 1913. évben befejezni reméljük. (...) Ezenfelül hiányát érezzük: ipari iskolának, városi színháznak (a meglevő színház, mint magántulajdon nem szolgálja kellő mértékben a kulturális célt), a pályaudvar kibővítésének és a dunai rakpart megfelelő kiépítésének.”<sup>65</sup>

<sup>62</sup> *Újvidéki Napló* 1911. 07. 30. 31. sz. 1–2. old. Újvidék szabályozása és bővítése.

<sup>63</sup> Uo.

<sup>64</sup> 1911. 09. 17. 38. sz. 1. old.

<sup>65</sup> *Szabad Szó* 1912. 11. 31. 1. sz. 3. old. Városok ankétja.

A város főkertésze, Sztanojevics Szlávko teljesen átalakította a sétateret,<sup>66</sup> míg az egyre erősödő pénzhiány miatt sorra leálltak az építkezések. Mozgalmak indulnak a városi középítkezések sürgős megkezdésére.<sup>67</sup>

Ugyanebben a hónapban (1912. május 17.) tartották a városok országos kongresszusát, amin Profuma Béla alpolgármester, dr. Marczevich Imre főjegyző és Orbán Ignác műszaki tanácsos is részt vett.<sup>68</sup> A magyar városok országos kongresszusa megbízásából, az illetékesekkel folytatott tárgyalások után dolgozta ki Harrer Ferenc az új városi törvény előadói javaslatát, melyet a magyar városok országos kongresszusának kiküldött bizottsága is elfogadott, „így a magyar városok hivatalos szervezetének e javaslatában, a városi közelet jogviszonyainak szabályozására vonatkozó évtizedes vita is időleges nyugvópontra jut, mihelyt e hivatalos javaslatból törvény lesz. (...) Harrer új javaslata a városoknak háromféle osztályát alkotja meg: a) a mai törvényhatósági jogú városokét; b) a vármegyében meghagyott tanácsai szervezettel bíró és c) a vármegyében levő csupán polgármesteri (tanácsnélküli) szervezettel bíró kisvárosokét. (...) A városok területét a javaslat oly módon állapítja meg, hogy a nagyobb városokba a szomszédos községek »törvényhatóságilag« kebeleztesse be (...). A javaslat a város és az állam viszonyát szabadabbá akarja tenni, s a városoknak, az állami felügyelet teljes meghagyása mellett, több önállóságot és mozgási, cselekvési szabadságot kíván biztosítani a városi és állami hatáskör részletes megállapítása útján.”<sup>69</sup> A Harrer-féle törvénytervezet figyelmen kívül hagyja a szociálpolitikai kérdéseket és a lakosság igényeit, s „a városok polgáraitól való gondoskodást a következő felsorolással meríti ki: a) a város szabályozási tervének és kiépítési módjának megállapítása, b) városi utak, utcák, terek és hidak építése és fönntartása, c) a vízellátás, d) a csatornázás, e) a közvilágítás.”<sup>70</sup>

Újvidék szabad királyi város 1876 és 1920, valamint 1941 és 1945 között rendelkezett törvényhatósági jogokkal, s az első időszak jelentős feladatai közé tartozott „a) a város szabályozási tervének és kiépítési módjának megállapítása, b) városi utak, utcák, terek és hidak építése és fönntartása, c) a vízellátás, d) a csatornázás, e) a közvilágítás”.<sup>71</sup> A lakosság szociális helyzetének megoldása, a munkások, nők döntési helyzetbe való hozása háttérbe szorult.

1912-ben kiadták a javított tervet<sup>72</sup> (4. ábra), amelyik tartalmazza az 1911 során megállapított változtatásokat, viszont az 1916-os térkép tanúsága szerint jelentős városszerkezeti változás ezen időszak után nem történt.<sup>73</sup> A decemberi jelzetű, Orbán Ignác műszaki tanácsos által aláírt térképen (pecsét: Törvényhatósági Újvidék sz. kir. v. – Mérnöki hivatala) feketével és vörös tintával jelölték meg a „tervezett új töltés” vonalát a Duna és a Ferencz-csatorna mellett. A térképen az 1911-ben elfogadott

<sup>66</sup> *Újvidéki Napló* 1912. 03. 12. 12. sz. 3. old.

<sup>67</sup> *Újvidéki Napló* 1912. 05. 05. 19. sz.

<sup>68</sup> *Újvidéki Napló* 1912. 05. 19. 21. sz.

<sup>69</sup> *Szabad Szó* 1912. 05. 31. I. évf. 5. sz. A városi törvény revíziója. Dr. Harrer Ferenc javaslata.

<sup>70</sup> Uo.

<sup>71</sup> Uo.

<sup>72</sup> Tömbtérkép BME UT Térképtár 1912 jelzet nélkül.

<sup>73</sup> IAGNS ZP Novi Sad 1916.



városszabályozási és városbővítési terv megoldásai nem találhatóak. Feltételezhetjük, hogy a terv nem valósult meg az első világháború és az azt követő események miatt, azonban közvetett hatása a város későbbi tervein nyomon követhető, ha a későbbi tervek készítői ezt nem is ismerték el.<sup>74</sup>

## 7. A 20. SZÁZAD ELSŐ ÉVTIZEDÉNEK MEGHATÁROZÓ VÁROSKÉPE<sup>75</sup>

A jelenkor városának képét már csak nyomokban határozza meg a századelő építészete és városépítészete, azonban az érintetlenül maradt városszerkezet és épületegyüttesek még utalnak arra a sokszínűsége, amelyet a város felekezeteinek szakrális épületei és a szekuláris épületek stílusváltozatainak kombinációja teremtett. Erdújhelyi Menyhért, Újvidék történetírója 1908-ban így ír az első képről, amely az utazó elé tárul, amikor megközelíti a várost: „A Budapest–zimonyi vonalon érkező utasnak, mihelyt a vonat a Ferencz József-csatorna vasúti hídján átrobogott, feltűnik a változatos tornyokban bővelkedő város, mely a hazánkban élő majdnem minden felekezetnek otthont adott. A nagyot kanyarodó pályatesten beérkezik a vonat a nagy kiterjedésű, bár látványosságnak épenséggel nem mondható pályaudvarra, melynek egyszerűségét csak a pompás kilátás emeli. Innen látható a »Fruska Gora« hegység, szelíden völgybe menő ereszkedésével, a völgykatlanban meghúzódó kies fekvésű Kamenicza községgel, túl a Dunán festői lánczolatban épült villák csoportjával és megállapodik elől, az emlékekben gazdag, büszkén alátekintő, péterváradai várban<sup>76</sup>”. Újvidéken a század elején még erőteljesen elkülönültek a rurális és az urbánus területek, míg a külső területek és a város szélesebb központi részén a falusi jellegű településkép, addig a belvárosban a városias dominált, attól délkeletre és északkeletre pedig az ipari jellegű. „A pályaudvartól gesztenyefákkal borított, árnyékos út vezet a Petőfi-utcza kezdetéig, hol az Orient-szálloda mintegy határt von a város tulajdonképeni városi és falusi jellege között.”<sup>77</sup>

A belváros arculata már a 19. század második felétől kezdte elnyerni mai (megmaradt) képét. Az 1867 és 1918 között alkotó építészek közül Baumhorn Lipót (Leopold) volt az egyik legismertebb, aki nemcsak Újvidéken, de a történelmi Magyarország egész területén tervezett. A lechneri hatást tükröző zsinagóga, hitközségi tanácsház és lakóház (1906–1909) a mai Zsidó utcában a város egyik meghatározó épülete. A város főterén, a Szabadság téren áll a Baumhorn által tervezett

<sup>74</sup> 1929: Plan grada Novog Sada – készítette Gradski građevinski odeljak, forrás: BMS Pg III 16; 1937: Projekat za idejni regulacioni plan grada Novog Sada, forrás: Branko Maksimović, Novi Sada danas i sutra, Novi Sad, 1938; 1939: Plan grada Novog Sada – készítette N. Popov, forrás: BMS Pg III 90 és RPSr II 4.

<sup>75</sup> A fejezet Gerle–Kovács–Makovecz 1990, Ózer 2012 és Mitrović 2010 felhasználásával készült. A leírás célja, hogy – a teljesség igénye nélkül – nagy vonalakban bemutassa a város századelős arculatát, példaként olyan épületeket említve, amelyek még ma is megtalálhatók.

<sup>76</sup> Borovszky 1908.

<sup>77</sup> Uo.

Újvidéki Takarékpénztár (1907 körül), a kétemeletes, bécsi szecessziós jellegű sarokház, amelynek a térre néző, szimmetrikus homlokzata klasszicizáló, s két emeleten át húzódó oszlopok díszítik. Szomszédságában a Vasember-ház (tervező Kovács Károly és/vagy Pekló Béla,<sup>78</sup> feltehetőleg 1908–1909), a neoreneszánsz Városháza és a neogótikus Miasszonyunk Szent Neve római katolikus plébániatemplom található, amelyek építészte Molnár György (1894 körül). A neobarokk stílusú Mayer-hotel a főtéren 1893-ban épült, 1916-ig Mayer Imre tulajdonában állt. A város főteréről így ír Érdűhelyi: „Itt van a város legszebb tere, a Ferencz József-tér, melyet jobbról a hatalmas méretű róm. kath. templom, szemközt a róm. kath. hitközség ízléses »Vasember« palotája, a takarékpénztár szecessziós épülete és a Mayer-féle nagy szálloda, balról pedig a monumentális városháza öveznek. Maga a tér köröndalakú (...)».<sup>79</sup> Az egykori Uri utcában (ma Sándor király u.) található a Baumhorn tervezte háromszintes, szecessziós bérpalota, a Menráth-ház (1908/1909) és a vele szemben elhelyezkedő Winkle-palota (Kovács Károly, 1906/1907). A belváros építészeti arculatának meghatározói között említésre méltó még Wagner Gyula, a Törvényszéki Palotának (1896), a mai Vajdasági Múzeum épületének tervezője. Vladimir Mitrović építészettörténész monográfiájában hét magyar, főként Budapestről érkezett építészről tesz említést, akiknek Újvidék a szecessziós építészetét köszönheti: Árkay Aladár, Baumhorn Lipót, Francsek Imre (Jódfürdő 1909–1910, az épület a város zöldövezetében helyezkedik el, távol a belvárostól), Kovács Károly (Winkle-palota és feltehetőleg a Vasember-ház), Márkus Géza, Spiegel Frigyes (Márkus–Spiegel: Adamovics-palota 1911) és Pekló Béla. A helyi, Újvidéken született építészek közül Czoczek József (Evangélikus templom 1884, valamint számos jelentős épület építésénél – mint pl. a Városháza – felmerül a neve), Tikmayer Antal (az újvidéki középületek közül a szerb tanítói konviktus épületét tartják munkássága csúcspontjának, 1897), a cseh/bécsi származású Franz Woruda (az irodalom legtöbbször Franc Vorudaként említi, nevéhez fűződik a városközpontban található neobarokk Központi Hitelintézet Épülete, 1896) és a zentai származású Vladimir Nikolić alakította a város arculatát. Nikolić az Újvidékkel szomszédos Karlócán (Sremski Karlovci) tervezte legnagyobb szerűbb épületeit, de Újvidéken is meghatározót alkotott, a neoreneszánsz Dungyerszky-színházat (1892–1895). Az épület a város éke volt, azonban 1928-ban leégett.

## 8. A TERVEK UTÓÉLETE

1918 és 1938 között Újvidék építési szabályrendeletei is számos módosításon estek keresztül, amelyek közvetetten kihatottak a későbbi városszabályozási tervekre. A Városi Építészeti Szabályrendelet<sup>80</sup> 1918. október 22-én került hatályba, majd számos alkalommal kiegészítették (1923, 1925, 1927, 1930), egészen 1931-ig, ami-

<sup>78</sup> Hivatalos források szerint Pekló Béla, újabb kutatás szerint Kovács Károly.

<sup>79</sup> Borovszky 1908.

<sup>80</sup> Građevinska uredba slobodnog kraljevskog grada Novog Sada, 1918 (BMS III 7411).

kor hatályba helyezték a Jugoszláv Királyság építési törvényét.<sup>81</sup> A törvény minden várost kötelez saját építési szabályzat alkotására. Ennek kiegészítése a szabályozási tervek és az építkezési szabályzat kivitelezéséhez készült útmutató.<sup>82</sup> Végül Újvidék 1936-ban készítette el a város építési szabályzatának vázlatát,<sup>83</sup> amely 1938-ban a hatályba lépett szabályzat alapja volt,<sup>84</sup> és összhangban volt az 1931-es építési törvénnyel.

Az 1938-ban hatályba lépett törvénnyel egy új időszak kezdődött Újvidék építés-történetében.

A Szesztay–Palóczy-terv hatása a változó szabályozási keret ellenére is meghatározó. A terv közvetlen alkalmazása az 1929-ben készített terv esetében látható,<sup>85</sup> ugyanis a terv az 1912-es tömbtérképet, illetve az 1910/1911-es tervet használja alapként (látható a tömbtérkép vonalábrája, s a tervvel megegyező változtatások, valamint az új tervben összevont tömbök rajza is). Az 1929 augusztusában készült terv (5. ábra) bemutatja a város eredeti felépítését (alapréteg), a Palóczy–Szesztay-tömbtérképet (középső réteg) és az új terv készítőinek elképzeléseit. A terven nemcsak a tömbök egy részének szabályozása, illetve az új városrészek kialakítása egyezik meg, hanem a téli kikötő, valamint a csatorna egy szakaszának új irányvonala is. A kikötő a város északkeleti részén helyezkedik el, néhány kilométerre északra a Ferenc-csatornától. A csatorna lineárisan kapcsolódott a kikötőhöz, amelynek kialakításához új csatornaszakasz megnyitására volt szükség. Ez a rész és a kikötő csak 1959-ben készült el (ma Újvidék kereskedelmi kikötője), mintegy teljesen új ötletként. Napjainkban csak egy út emlékeztet minket a csatorna korábbi medencéjére. Az 1929-es terv nem annyira kifinomult, mint a korábbi tervek, ugyanis a belváros szélén és a külvárosokban összevont (mega)tömböket képzel el, amelyek ellentétesek a modern várostervezési és az egészséges lakhatás elveivel. 1937-ben Branko Maksimović a modern városiasodás válságával foglalkozik,<sup>86</sup> s jegyzetének terv része Palóczy–Szesztay lépéseit követi. A téli kikötő azonos helyen van, bár az egykori csatornaszakaszt felosztotta, és nem tartja annak eredeti irányát. A másik egyezés a teljes gyűrű ötlete az 1910-es évek terveiből, valamint a belső gyűrű délnyugati részének vonala. 1939-ben a várostervezők reagáltak a történelmi eseményekre, s visszafogták a várost átalakító elképzeléseiket,<sup>87</sup> így Szesztay és Palóczy ötleteinek, valamint szándékolt követőik terveinek tényleges megvalósítása a 20. század második felére maradt.

<sup>81</sup> Građevinski zakon. „Službene novine Kraljevine Jugoslavije”, br.133/1931, 16.06.1931.

<sup>82</sup> Opšta uputstva za izradu uredbе o izvođenju regulacionog plana i građevinskog pravilnika. „Službene novine Kraljevine Jugoslavije”, br.166/1932.

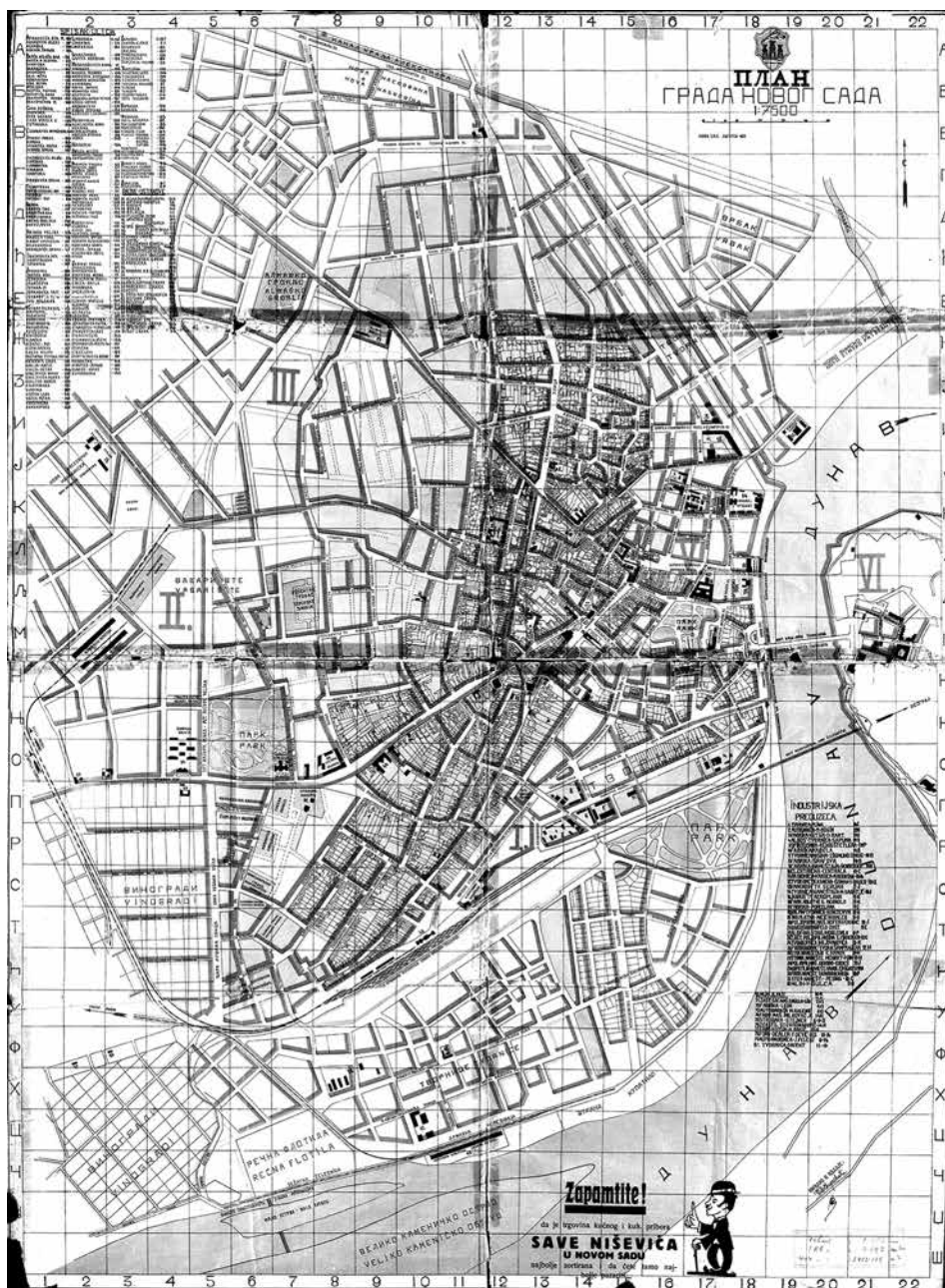
<sup>83</sup> Građevinski pravilni za grad Novi Sad, forrás IAGNS 57863/1936.

<sup>84</sup> Tehničko odeljenje Kraljevske banske uprave Dunavse banovine készítette el a Građevinski pravilnik – Építési szabályzat módosítását 1938. február 16-án az építésügyi miniszter megrendelésére, 1938. június 27-én fogadták el, október 21-én hagyták jóvá (br. 43026), és 1938. december 6-án lépett hatályba.

<sup>85</sup> Plan grada Novog Sada – a Gradski građevinski odeljak. Forrás: BMS Pg III 20.

<sup>86</sup> BMS III 2854 Novi Sad ma sutra, Novi Sad, 1938.

<sup>87</sup> Plan grada Novog Sada – N. Popov, BMS Pg III 90 és RPSr II 4.



5. ábra. 1929: Várostervezés, Plan grada Novog Sada – Gradski građevinski odeljak (BMS Pg III 20), amelynek szabályozási vonalai megegyeznek a Palóczy–Szesztay-terv tömbszabályozásával

## IRODALOM

- Blau, Eve – Platzer, Monika (szerk.): *Shaping the Great City: Modern Architecture in Central Europe, 1890–1937*. Prestel, Munich–London–New York 1999.
- Érdújrhelyi Menyhért – Marcekovich Imre – Profuma Róbert: Újvidék. In: Borovszky Samu (szerk.): *Magyarország vármegyéi és városai. Magyar Elektronikus Könyvtár*. <http://mek.oszk.hu/09500/09536/html/0002/9.html> (Utolsó megtekintés: 2017. 08. 24.)
- Fényes Elek: *Magyarország geográfiai szótára*, 1851. *Fővárosi Szabó Ervin Könyvtár*. <http://www.fsze.hu/digitdoc/fenyese/> (Utolsó megtekintés: 2017. 11. 20.)
- Gerle János – Kovács Attila – Makovecz Imre: *A századforduló magyar építésze*. Szépirodalmi Könyvkiadó, Budapest 1990.
- Jekelfalussy József: *A Magyar Korona Országainak Helységnévtára*. Pesti Könyvnyomda-Részvénytársaság, Budapest 1892.
- Kollerffy Mihály: *A Magyar Korona Országainak Helységnévtára*. Atheneum R. társ. nyomdája, Budapest 1877.
- Magyar Szent Korona Országainak Helységnévtára I. II.* Magyar Kir. Központi Statisztikai Hivatal, Budapest 1913.
- Mitrović, Vladimir: *Arhitektura XX veka u Vojvodini*. Akademska knjiga, Újvidék 2010.
- Moravčíková, Henrieta – Lovra, Éva – Pastoreková, Laura: Red or Blue? The Start of Modern Planning in Bratislava. *A&U* 51 (2017) 1–2. 30–43.
- Művészet* 7 (1908) 1. 60–72.
- Ózer Ágnes: *Volt egyszer egy Újvidék*. Forum, Újvidék 2012.
- Palić, Milenko: Izgradnja Malog Limana. *Sveske za istoriju Novog Sada* 1 (1992)
- Palóczy Antal: *Városok rendezése – Budapest viszonyainak egybevetésével*. A Magyar Mérnök- és Építész Egylet kiadványa, Budapest 1903.
- Pušić, Ljubinko: *Urbanistički razvoj gradova u Vojvodini u XIX i prvoj polovini XX veka*. Matica srpska, Újvidék 1987.
- Stupar, Desanka: *Hronologija urbanog razvoja grada Novog Sada do 1941. godine*. Istorijski arhiv grada Novog Sada, Újvidék 2006.
- Stübben, Joseph: *Der Städtebau*. Internet Archive. <https://archive.org/details/derstdtebau00stgoog> (Utolsó megtekintés: 2017. 06. 05.)

## HÍRLAPOK

Bácsmegye  
Nyugatmagyarországi Híradó  
Újvidék  
Újvidéki Híradó  
Újvidéki Hírlap  
Újvidéki Napló  
Szabad Szó  
Zastava

## TÖRVÉNYEK ÉS SZABÁLYZATOK

*Bauordnung – Građevinski Statut za slob. kr. varoš Novi Sad*. (Forrás: szerbül BMS III 7833 és németül IAGNS F.1.15162/1900)

*Građevinska uredba slobodnog kraljevskog grada Novog Sada*, 1918. (Forrás: BMS III 7411)  
*Građevinski pravilni za grad Novi Sad*, forrás IAGNS 57863/1936  
*Građevinski zakon*, „Službene novine Kraljevine Jugoslavije”, br.133/1931, 16.06.1931  
*Opšta uputstva za izradu uredbe o izvođenju regulacionog plana i građevinskog pravilnika*, „Službene novine Kraljevine Jugoslavije”, br. 166/1932

## RÖVIDÍTÉSEK

BME UT Térképtár – Budapest Műszaki Egyetem Urbanisztika Tanszék Térképtár  
 BMS – Biblioteka Matice Srpske (Szerb Matica Könyvtára)  
 IAGNS – Istorijski Arhiv Grada Novog Sada (Újvidék Város Történelmi Levéltára)  
 KSH – Központi Statisztikai Hivatal

## URBAN REGULATION IN NOVI SAD AT THE BEGINNING OF THE 20<sup>TH</sup> CENTURY

### *Summary*

The first decade of the 20<sup>th</sup> century, more precisely from 1900 to 1912, is an unexplored era in urban history and development history of Novi Sad, and consequently a period of historical inaccuracy. However, this short period is also the beginning of the modern urbanisation, which has created a need for modern town regulation and infrastructure, and has also affected urban development directions following the collapse of the Austro-Hungarian Monarchy. Until now the literature dealing with urban history of Novi Sad did not know the plans that were presented and analyzed in the study, misinterpreted the known data, and thus for more than half a century, the same inaccuracies were repeated. The paper deals with the history of urban modernisation by presenting and analyzing previously unknown plans that are associated with Antal Palóczi and László Szesztay, and presents the period that had a significant impact on the next half century of the town's development history by other archive materials and the contemporary press. Since many urban planning solutions were almost the same as those of the predecessors, although there is no specific reference to this in the period 1920–1965. However, the comparison and analysis of the plans are proof of these matches, and we can state that the design of Novi Sad's modern structure was already drawn up at the beginning of the 20<sup>th</sup> century, but its implementation was about half a century late.

**Keywords:** urban regulation, Novi Sad, urban planning, Austro-Hungarian Monarchy, urban history